

[Text]

the deadline, so that they could in fact be grandfathered into the elements of the agreement. In fact, if you are familiar with it, it protects the telephone sector, what they call the type-1 carriers. Regrettably, it leaves the type-2 carriers—I will not go into the definitions, but you are all familiar with them, I am sure—open to all of the principles set out in the elements of the agreement which have to do with the services sector. I think it is a real tragedy, in terms of the future of Canada in the area of telecommunications and those services related to telecommunications.

I will leave the rest for your own perusal.

Mr. Bob Ages (Labour Co-ordinator for Manitoba Coalition Against Free Trade): Union members share the concerns of other Canadians regarding the threat posed by the bilateral trade agreement to our political, economic, and cultural sovereignty. The social programs and other progressive legislative measures now threatened by free trade, deregulation, and privatization were achieved with the aid and support of working people, union and unorganized alike. We will not sit idly by while they are eroded or bargained away. But we also have a special responsibility to examine the effects of the proposed trade agreement on the so-called bread and butter issues facing our members: jobs, wages, and working conditions.

In the short time we have we cannot possibly discuss all the deleterious aspects of the deal. Because of the importance of the railway industry in Manitoba and the central role Winnipeg plays as the hub of the national transportation system, it is appropriate that we concentrate on this one industry.

The agreement contains only one sentence on transportation. It declares the parties' intention to include an annex on the future application of rules and regulations to this sector. Vague as this is, combined with Bill C-18 and Bill C-19, deregulating all transportation in Canada, the effects will be devastating. The cost in safety standards, service, jobs, and working conditions of deregulation in the U.S. have been well documented. In Canada, there is the added danger of extensive American penetration of our transportation market.

Bill C-18 allows U.S. railways to use Canadian tracks and to transport Canadian goods. Called mandated joint-line rates, these provisions are simply a licence for U.S. railways to undercut prices and pirate Canadian freight business. The safety considerations of further complicating interchange rules and procedures have not been

[Translation]

libre-échange, pour que ces dispositions soient protégées. Or, si vous êtes bien informés, vous savez qu'il protège l'industrie du téléphone, c'est-à-dire ce que ses auteurs appellent les exploitants de type-1. Hélas, il laisse les exploitants de type-2 à la merci de toutes les dispositions de l'accord de libre-échange qui portent sur le secteur des services. Je n'ai pas le temps ici de faire la distinction entre les exploitants de type-1 et de type-2, mais je suis sûr que vous la connaissez parfaitement. À mon avis, cette nouvelle politique est réellement tragique pour l'avenir de l'industrie des télécommunications au Canada.

J'en reste là, vous pourrez lire vous-mêmes le reste de mon mémoire.

M. Bob Ages (coordonnateur syndical de la Coalition du Manitoba contre le libre-échange): Les syndicalistes partagent les préoccupations des autres citoyens canadiens au sujet des menaces que représente l'accord bilatéral de libre-échange au plan de notre souveraineté politique, économique et culturelle. Nos programmes sociaux, ainsi que toutes nos mesures législatives progressistes, sont maintenant menacés par le libre-échange, par la déréglementation et par la privatisation, alors qu'ils ont été mis en place grâce à l'appui indéfectible des travailleurs, syndiqués ou non. Nous n'allons pas assister les bras croisés à l'érosion de toute cette structure sociale. Nous avons également le devoir particulier d'étudier les effets de l'accord de libre-échange sur les questions de subsistance qui intéressent nos membres, à savoir les emplois, les salaires et les conditions de travail.

Considérant le peu de temps qui nous est imparti, il ne nous sera pas possible d'aborder ici tous les aspects préjudiciables de l'accord. Étant donné l'importance de l'industrie du chemin de fer au Manitoba et le rôle central que joue Winnipeg dans notre réseau national de transports, il nous paraît approprié de nous concentrer ici sur cette industrie.

L'accord ne contient qu'une phrase sur les transports, qui exprime l'intention des parties d'ajouter une annexe sur l'application future des règles et règlements en vigueur dans ce secteur. Malgré le caractère extrêmement vague de cette phrase, il est évident qu'elle aura des effets catastrophiques sur notre industrie des transports, si on l'examine dans le cadre des projets de loi C-18 et C-19, destinés à déréglementer toute l'industrie des transports du Canada. Le prix que nous allons payer est un abaissement des normes de sécurité, de la qualité des services, du nombre d'emplois et des conditions de travail, comme on l'a déjà clairement constaté aux États-Unis. Chez nous, nous courons le risque supplémentaire d'assister à une pénétration massive d'entreprises américaines sur notre marché.

Le projet de loi C-18 autorise les sociétés de chemins de fer américaines à utiliser les voies canadiennes et à transporter des marchandises canadiennes. Ces dispositions, qui prévoient des tarifs obligatoires de lignes mixtes, ne sont ni plus ni moins qu'une carte blanche donnée aux sociétés de chemins de fer américaines pour